

Schwarzenbach 12
B-4760 BÜLLINGEN
BELGIUM

LE MAGAZINE D'INFORMATION DE **FAYMONVILLE**

N°3 - JUIN 2002

GO TO THE MAX

VALEUR AJOUTÉE

Les transports évoluent, les techniques de chargement aussi. Faymonville est constamment à la recherche de nouvelles solutions destinées non seulement à faciliter l'opération de transport, mais aussi à augmenter la productivité, l'efficacité et la rentabilité de nos clients. Mais pour que les clients en profitent pleinement, il s'agit de bien maîtriser le produit. Dans son souci permanent de fournir un service de qualité, Faymonville assortit la livraison des véhicules d'une formation. Celle-ci a pour but de donner au client toutes les explications nécessaires à la bonne utilisation de sa nouvelle semi-remorque. Posséder des produits de qualité, c'est une chose, savoir les utiliser en est une autre. Mais ce rôle didactique qui doit être celui d'un constructeur moderne commence déjà au stade de la vente proprement dite. Cette mission d'information sera naturellement aussi celle des quatre nouveaux vendeurs que nous vous présentons dans ce numéro. C'est tout cela qui constitue la valeur ajoutée de Faymonville.

Alain Faymonville,
General Manager.

Au service d'Éole

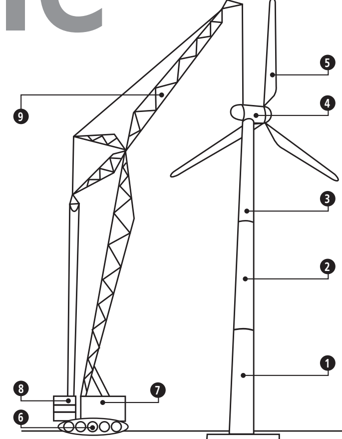
A l'horizon 2010, la proportion d'énergies propres dans l'Union Européenne devra atteindre 12 %. Dans ce contexte, l'énergie éolienne constitue une des principales pistes suivies par les Etats membres. Mais construire et transporter ces éoliennes mastodontes n'est pas une affaire d'amateurs. Pour les professionnels de l'éolienne, Faymonville propose des semi-remorques adaptées au transport de chaque élément spécifique, des pales à la grue de placement !

Pour satisfaire au protocole de Kyoto sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'Union Européenne a choisi de privilégier le recours à "l'électricité verte", c'est-à-dire à l'électricité produite à partir d'énergies renouvelables. Objectif avoué : atteindre 12 % de production d'énergies propres - sans pollution - dans le volume total d'énergie produite. Parmi toutes les énergies alternatives, c'est l'énergie éolienne qui a les faveurs des producteurs d'électricité européens.

Les implantations d'éoliennes isolées et de champs d'éoliennes se multiplient actuellement. La taille des nouvelles éoliennes atteint des proportions impressionnantes. Ainsi, il n'est pas rare de rencontrer des éoliennes dont la hauteur totale flirte avec les 135 mètres, dont le diamètre des pales atteint 90 mètres et dont la nacelle est placée à 95 mètres de haut. Même si les constructeurs ont recours à des matériaux composites à la fois résistants et légers (fibre de carbone pour les pales, notamment), certains éléments sont extrêmement pondéreux : par exemple, 70 tonnes pour une nacelle.

Transporter et installer une éolienne est une opération complexe et coûteuse, nécessitant le recours à un matériel de levage extrêmement lourd.

Dans le développement de sa gamme, Faymonville a anticipé les exigences des professionnels du transport et de l'installation d'éoliennes. Faymonville dispose en effet, dans son catalogue, de semi-remorques capables de transporter chacun des éléments constitutifs de l'éolienne moderne. Dans ce cadre aussi,



Eolienne et grue de placement : les éléments constitutifs



Le transport d'éoliennes n'est pas vraiment une affaire d'amateurs. Faymonville fournit une solution pour le transport de tous les éléments nécessaires.

les semi-remorques Faymonville peuvent transporter tous les éléments constitutifs de la grue requise pour l'érection de l'éolienne.

Les grandes éoliennes modernes

La plupart des grandes éoliennes modernes sont à axe horizontal. Leur allure élancée, presque frêle, démontre la résistance des matériaux modernes. Les dimensions sont beaucoup plus considérables qu'on ne l'imagine d'un simple regard. La tendance est à des éoliennes de plus en plus grandes, de plus en plus puissantes. Elles se composent d'une tour métallique, elle-même constituée de trois éléments, d'un moyeu et des pales.

La tour d'une éolienne (éléments ❶, ❷ et ❸ du schéma) est un monotube à l'intérieur duquel se trouve une échelle permettant d'accéder à la nacelle pour l'entretien. La plupart du temps, cette tour est composée de trois éléments qui doivent être placés les uns sur les autres. La **base** (élément ❶ du schéma) est la partie la plus large. Pour transporter la base, la **Variomax**, extensible et élargissable hydrauliquement, avec ou sans les deux essieux avant, permettra sans encombre d'amener la base à destination.
Quant aux **deux éléments supérieurs** (n[os] ❷ et ❸) de la tour, ils prendront, en fonction de leur taille, aisément place sur une **Megamax** extensible (plateau surbaissé, avec ou sans les 2 essieux avant) ou sur une **Multimax** extensible (plateau plat).
La **nacelle** (élément ❹) - ou moteur - est la salle des machines de l'éolienne. Perchée dans le ciel, la nacelle comporte toute la technologie de pointe qui permettra à la turbine de transformer l'énergie éolienne en énergie électrique. Elle comporte une ou deux génératrices, une boîte de vitesses, un système de freins à disques...
Pour transporter ce "centre nerveux" de l'éolienne, Faymonville propose de recourir à la **Variomax** extensible et élargissable hydrauliquement, avec deux essieux avant.
La taille des **pales** (élément ❺) est elle aussi considérable. Les pales modernes sont réalisées en fibre de verre et en matériaux composites, notamment avec de la fibre de carbone (légère et résistante).
Pour le transport des pales, légères mais encombrantes, la gamme de semi-remorques Faymonville dispose de la **Telemax** sans col-de-cygne ou de la **Multimax** extensible.

La grue

Le placement d'une éolienne implique le recours à une grue disposant d'une flèche capable d'emmener des pièces particulièrement lourdes (± 70 tonnes) jusqu'à des hauteurs de ± 95 mètres.
L'assemblage des pales peut être réalisé au sol et hissé d'un seul morceau. On préfère parfois assembler les pales une par une, en hauteur.

Pour transporter la **chenille** de la grue (élément ❻), Faymonville préconise l'utilisation de la **Multimax** extensible à trois essieux. Pour le transport du **corps de grue** (élément ❼), on recourra à la **Variomax** de Faymonville avec les deux essieux avant, placés entre le plateau de chargement et le col-de-cygne.
Vu la masse de certains éléments constitutifs de l'éolienne et la hauteur à laquelle il faut les hisser, le recours à des **contrepoids** (élément ❽) de grue est nécessaire. Pour le transport de ces contrepoids, on aura recours à la **Cargomax**, la semi destinée aux transports extrêmement pondéreux.
Pour le transport de la très longue **flèche** (élément ❾) nécessaire à l'assemblage des divers éléments de l'éolienne, on recourra à la **Telemax** ou la **Multimax** extensible de Faymonville.

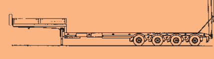
LES SOLUTIONS FAYMONVILLE

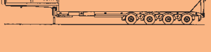


VARIOMAX
- plateau élargissable et extensible
- 30 m de longueur disponible sur plateau surbaissé
- jusqu'à 2 + 4 essieux (70 tonnes)



MEGAMAX
- plateau élargissable et extensible
- 30 m de longueur disponible sur plateau surbaissé
- jusqu'à 2 + 4 essieux (60 tonnes)





MULTIMAX
- 45 m de longueur totale avec col-de-cygne
- disponible en 4 essieux (40 tonnes), 5 essieux (50 tonnes) et 6 essieux (60 tonnes)

TELEMAX
- triple télescopique jusqu'à 35 m
- 4 essieux
- entre 40 et 55 tonnes selon les législations nationales





CARGOMAX
- de 4 à 7 essieux
- de 40 à plus de 100 tonnes

Le staff s'étoffe

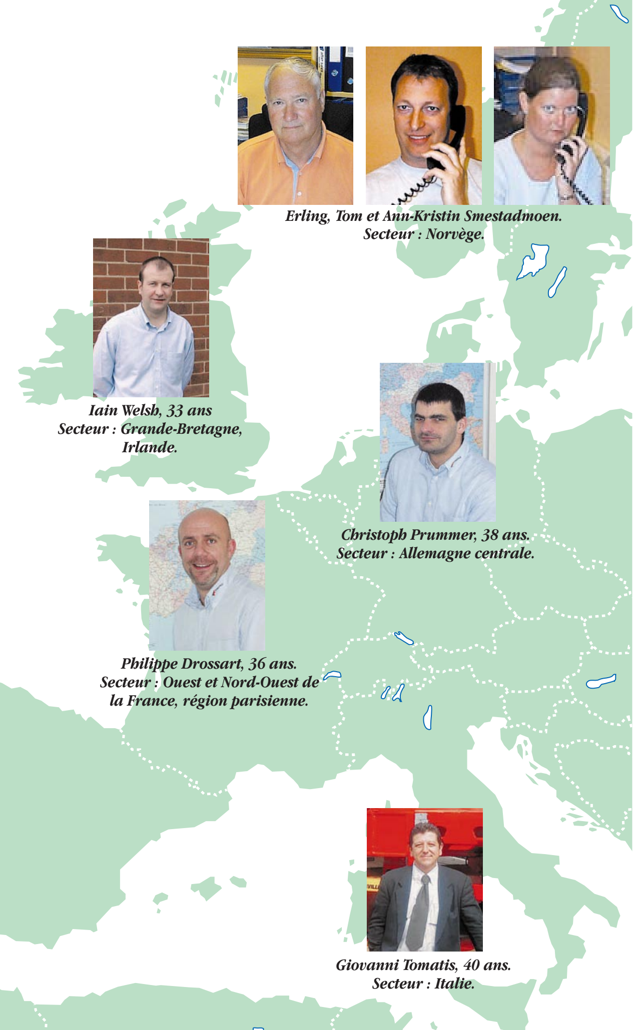
Offrir un taux de service équivalant à chaque client, où qu'il se trouve en Europe, est l'un des défis que Faymonville relève chaque jour. Lien privilégié entre le client et le constructeur, le commercial tient un rôle essentiel à cet égard. D'où le renforcement de l'équipe.

En quelques mois, le staff commercial de Faymonville s'est étoffé au point de pratiquement doubler. Quatre nouveaux vendeurs sont venus rejoindre l'équipe qui compte désormais 9 personnes. L'objectif est clair : se rapprocher du client pour augmenter le taux de service. Miser sur la proximité ne peut s'envisager sans un contact direct avec ses interlocuteurs. C'est pourquoi ces nouveaux venus sont directement implantés dans les secteurs qu'ils sont chargés de couvrir.

Dans la seconde partie de cette année 2002, Faymonville poussera encore plus loin cette logique en engageant deux vendeurs supplémentaires. L'un renforcera la prospection et le suivi de la clientèle allemande, l'autre couvrira le territoire espagnol.

Närko

Installée à Stokke, près d'Oslo, la société Närko assure l'importation des semi-remorques Faymonville pour la Norvège. La force de vente de cette entreprise familiale est constituée de Erling, Tom et Ann-Kristin Smestadmoen.



Erling, Tom et Ann-Kristin Smestadmoen. Secteur : Norvège.

Iain Welsh, 33 ans Secteur : Grande-Bretagne, Irlande.

Christoph Prummer, 38 ans. Secteur : Allemagne centrale.

Philippe Drossart, 36 ans. Secteur : Ouest et Nord-Ouest de la France, région parisienne.

Giovanni Tomatis, 40 ans. Secteur : Italie.

Un choix technique et économique

Il y a un an environ, Faymonville faisait l'acquisition d'une nouvelle aléseuse. Une décision qui n'était pas seulement d'ordre technique puisqu'elle allait permettre une gestion plus souple de la production.

Avec ses trois axes (2.500, 1.250 et 3.500 mm) et sa table tournante de 1.800 x 1.800 mm, l'aléseuse WHN 13 CNC de marque TOS est en mesure de traiter les pièces - de direction, de suspension et des adapteurs pour les véhicules modulaires essentiellement - les plus volumineuses. Pendant que la machine traite une pièce, d'autres éléments à aléser sont préparés de l'autre côté de la table pivotante. A chaque type de pièce correspond un programme qui est automatiquement appliqué dès que le point " 0 " est trouvé. Ensuite, la mémoire de l'aléseuse fait le reste.

Pour l'instant, la machine tourne en deux pauses et traite entre 10 et 40 pièces par jour. Yves Faymonville, responsable du processus de production : "La capacité de production de la société a fortement augmenté ces dernières années. Nous avons acquis le matériel nécessaire pour absorber cette croissance et aujourd'hui, notre parc de machines est en mesure de traiter la demande sans problème."



L'acquisition de la deuxième aléseuse répond à des exigences techniques et de gestion.

Flux tiré

Cette machine rejoint une aléseuse plus modeste qui fonctionnait non-stop mais qui ne suffisait pas, à elle seule, à absorber la charge de travail. Les explications d'Yves Faymonville : "Non seulement notre première aléseuse fonctionnait en 3 pauses, mais, pour effectuer tout le travail nécessaire, il fallait en plus recourir à des sous-traitants avec tous les problèmes de planification que cela entraînait."

Désormais, l'usinage de toutes les pièces se fait en interne, ce qui permet de mieux gérer la production. Les pièces sont fabriquées en flux tiré, au moment où la production en a besoin. Par ailleurs, cette méthode de travail permet également de diminuer le nombre de pièces différentes à aléser (un grand nombre de pièces sont communes à plusieurs gammes). Le temps improductif de la machine est ainsi réduit à un strict minimum.

L'ALÉSEUSE EN QUELQUES CHIFFRES

- **Type :** WHN 13 CNC
- **Marque :** TOS
- **Axe Y :** 2.500 mm
- **Axe Z :** 1.250 mm
- **Axe X :** 3.500 mm
- **Table tournante :** 1.800 x 1.800 mm
- **Nombre de pièces traitées/jour :** entre 10 et 40
- **Nombre de pièces différentes à aléser :** 250

Des rails prennent

Faymonville a développé des applications spéciales pour le transport de wagons et de trams. Membres de la famille Multimax, ces semi-remorques se distinguent nettement des systèmes classiques. En termes de coûts, de contraintes de maintenance et d'utilisation.


(Photo : Mabaux)

"Lorsqu'elles doivent transporter des wagons, explique Arnold Luxen, responsable des ventes chez Faymonville, beaucoup de sociétés de transport exceptionnel utilisent des modules spécialement conçus à cet effet. Reconnaissons-le, la hauteur que ceux-ci offrent est intéressante. Mais ce type de matériel est non seulement très cher, mais aussi très limité quant à ses applications. Par ailleurs, il nécessite une maintenance contraignante : un entretien toutes les deux utilisations environ."

Face à cette problématique et pour rencontrer la demande en la matière, Faymonville a créé des produits nettement plus économiques et nécessitant peu de maintenance.


Cette Multimax 5 essieux est taillée pour le transport de wagons, mais son extensibilité et sa charge utile en font une semi-remorque polyvalente.



36 tonnes pour une longueur de 30 mètres. Voilà le chargement que peut accepter cette Multimax 6 essieux pour laquelle a opté la société Usinger & Trombetta.

Sur la voie ou sur la route

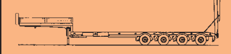
Le premier concept est une Multimax directionnelle hydraulique extensible, dotée de rails incorporés. Il peut se décliner en différentes versions, de 4 à 8 essieux, cette dernière permettant de transporter des trams d'un poids de 46 t ou d'une longueur de 32 m maximum. Cette Multimax s'allonge derrière le col-de-cygne. Elle est prévue pour un chargement et déchargement directement sur une voie ferrée. Elle dispose d'un angle de chargement situé entre 2 et 3 degrés, qui permet de prendre en charge les trams modernes sans dommage, malgré leur garde au sol très réduite.
Autre semi-remorque exceptionnelle destinée au transport de wagons : la Multi N5A. Celle-ci permet de charger des wagons directement chez un client qui ne dispose pas de liaison ferroviaire, de les transporter et de les décharger dans une gare, par exemple. Le wagon est hissé sur cette semi autovireuse à l'aide d'un treuil. La Multi N5A est équipée de fosses destinées à accueillir les roues des wagons, diminuant ainsi la hauteur du convoi de manière non négligeable.

Polyvalence

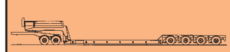
Signalons encore que ces véhicules ne se cantonnent pas à leur spécialité. Leurs mensurations et leur charge utile peuvent être exploitées pour transporter autre chose que des wagons. Des éoliennes, par exemple. Cette conception permet donc au transporteur de rentabiliser ses retours. Ainsi, ces Multimax rencontrent parfaitement la philosophie de Faymonville, visant à proposer, autant que possible, des solutions universelles.

LA GAMME FAYMONVILLE

De 20 à 250 tonnes, la gamme Faymonville propose les techniques les plus avancées et les plus ingénieuses. Passage en revue.



MULTIMAX
semi-remorques surbaissées,
de 2 à 8 essieux, extensibles jusqu'à 36 m

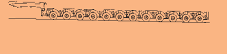


MEGAMAX
semi-remorques extra-surbaissées, de 1 à 5 essieux, avec différents plateaux surbaissés et col-de-cygne démontable

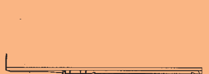


VARIOMAX
semi-remorques extra-surbaissées, modulaires, avec compensation axiale hydraulique, avec bogie à essieux pendulaires

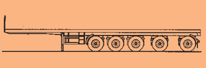




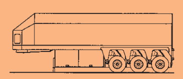
MODULMAX
le concept du Modulmax donne la possibilité d'assembler des modules de 2, 3, 4, 5 et 6 lignes d'essieux, permettant d'aller jusqu'à des chargements de 250 tonnes.

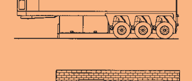


TELEMAX
semi-remorques plateau extensibles, double extensibles et triple extensibles jusqu'à 35 mètres, de 2 à 6 essieux

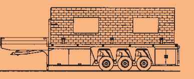


CARGOMAX
semi-remorques plateau de 3 à 7 essieux, non extensibles pour des contre-poids





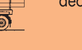
FLOATMAX
semi-remorques "tiroirs" destinées au transport de verre



PREFAMAX
semi-remorques "tiroirs" destinées au transport de pièces préfabriquées



TIMBERMAX
semi-remorques pour le transport de grumes et de bois découpés



TWIN AXLE
suspension axiale brevetée qui autorise 12 t par essieu en Allemagne (pour Megamax et Variomax)



NOUVEAUTE

Multimax avec SNT (Screw Neck Technology), le col-de-cygne boulonnable permettant à la semi de s'adapter à différents types de tracteurs



Screw Neck Technology

Succès pour le col-de-cygne boulonnable

Le système SNT (Screw Neck Technology) ou à col-de-cygne boulonnable a décidément le vent en poupe. Disponible sur la gamme Multimax, le col-de-cygne boulonnable remporte un succès impressionnant auprès des professionnels du transport exceptionnel.

Passer d'un tracteur 4x2 à un 6x4 proposant chacun une hauteur et un point d'attelage différents pose d'insolubles problèmes avec un col-de-cygne soudé. Le Screw Neck Technology (SNT), ou col-de-cygne boulonné, quant à lui, ne craint pas le changement de véhicule moteur grâce à son système de boulonnage : un col-de-cygne boulonné permet de rehausser ou diminuer la hauteur d'attelage et d'avancer ou reculer le pivot d'attelage, qu'il s'agisse d'un système à direction hydraulique ou non. Le châssis est construit avec des poutres extérieures au lieu d'être un châssis central, ce qui permet de gagner 400 mm au niveau de la longueur de chargement pour une longueur hors tout identique. En outre, le système SNT permet de rallonger le col-de-cygne lui-même (jusqu'à 1,60 m de porte-à-faux avant), toujours grâce au boulonnage.

L'achat d'une semi, c'est…

Formation comprise

Aucune semi-remorque Faymonville ne part chez un client avant que le chauffeur amené à l'utiliser ait reçu une formation. Hormis pour les Variomax, celle-ci est assurée par Marie-Louise Heinen.

Lorsqu'elle accueille le chauffeur qui vient prendre livraison du véhicule, Marie-Louise s'assure d'abord qu'il dispose d'un tracteur correctement équipé pour tirer la semi (prise 24 volts bipolaire,…). Si ce n'est pas le cas, les adaptations sont faites directement. Pendant ce temps, le chauffeur est emmené sur le parking pour un contrôle de tous les organes du véhicule. Les caractéristiques et le fonctionnement de ce dernier lui sont expliqués en détail par la formatrice. " Essieux directionnels, agrégat électro-hydraulique, commande à distance, pompe à main; tout est passé en revue, explique Marie-Louise Heinen. Ensuite, le chauffeur est invité à manipuler lui-même son futur outil de travail. Montage et démontage du col-de-cygne pour les véhicules concernés, étirage pour les extensibles, attelage, dételage ou encore utilisation des rampes. Chaque opération est répétée jusqu'à ce que le chauffeur soit totalement autonome. "

Après la partie pratique, toute la démarche est réexpliquée dans les bureaux à l'aide du manuel d'utilisation. Un support qui aidera le chauffeur à affiner ses connaissances, à saisir les besoins d'entretien de la semi et à comprendre qu'il peut à tout moment solliciter l'équipe Faymonville en cas de besoin…



Une à trois heures sont nécessaires à Marie-Louise Heinen pour initier un chauffeur à l'utilisation d'une semi.

Who's who

Faymonville SA

Faymonville Alain General Manager	+32/80/640 155 faymonville.alain@faymonville.com
Faymonville Nadine	+32/80/640 172
Laurent Marie-Paule Account Department	+32/80/640 173 nadine.faymonville@faymonville.com accounts@faymonville.com
Luxen Arnold Sales Manager	+32/498/862 545 luxen@faymonville.com
Höhl Dieter Sales Germany	+49/171 77 45 834 dieter.hoehl @t-online.de
Balter Mario Sales Switzerland, Sweden, Austria	+32/495/520 451 mario.balter@faymonville.com
Prummer Christoph Sales Germany	+32/498/862 543 christoph.pruemmer@faymonville.com
Gillet Gérard Sales France	+33/609 62 05 21 gerard.gillet@faymonville.com
Drossart Philippe Sales France	+32/498/862 546 philippe.drossart@faymonville.com
Verhoeven Filip Sales Netherlands/Belgium	+32/495/520 455 filip.verhoeven @faymonville.com
Tomatis Giovanni Sales Italy	+39/338/1123454 giovanni.tomatis@faymonville.com
Welsh Iain Faymonville UK	+44/77 75 66 36 53 iain.welsh@faymonville.com
Jost Martina Marketing	+32/80/640 181 martina.jost@faymonville.com
Palm Viktor After Sales Department	+32/80/640 160 after.sales@faymonville.com
Frères Marc Purchasing Department	+32/80/640 140 purchase@faymonville.com
Plattes Ralf Engineering Department	+32/80/640 190 engineering@faymonville.com
Faymonville Manfred Production	+32/80/640 161 manfred.faymonville@faymonville.com
Faymonville Yves Production Process	+32/80/640 184 yves.faymonville@faymonville.com
24H/24H Service	+32/80/640 188

Faymonville service SA

Tangeten Remy: Manager	+32/80/640 166 repair.service@faymonville.com
Jost Roger: Repair service	+32/80/640 199 repair.service@faymonville.com
Solheid Guido: Spare parts	+32/80/640 167 spare.parts@faymonville.com

WTS SA

Fink Alain: Secondhand sales	+32/80/640 169 fink@wts-ag.com
Maus Jean-Marie: Sales	+32/80/640 198 maus@wts-ag.com
Marquet Olivier: Sales	+32/80/640 302 marquet@wts-ag.com

Faymonville Lease SA

Dethier Francis:	+32/80/640 378 info@faymonville-lease.com

Représentants étrangers

ALS Services (France) :	als.remorques@wanadoo.fr
Sörensen Lars (Denmark) :	sorensen@larssorensen.dk
Car Office Reijo Roponen (Finland) :	car.office.roponen@saunalahti.fi
COA (Spain) :	coa@puntocamion.com
Arcon Nutzfahrzeuge (Switzerland) :	info@arcon-nutzfahrzeuge.ch
ES-GE Nutzfahrzeuge (Germany) :	es-ge@faymonville.com
Närko (Norway)	erling.smestadmoen@narko.no
Faymonville UK (Great Britain)	faymonville.uk@btinternet.com

AGENDA

Foires :	LASTBIL :	SE - Jönköping	du 22 au 25/08/2002
	IAA :	DE - Hannover	du 12 au 19/09/2002
	INTERLEV :	FR - Lyon	du 10 au 12/10/2002

Editor : Alain Faymonville Schwarzenbach 12 - B-4760 BÜLLINGEN ◆ MMM EDITION SA/NV 0032 (0) 4 387 87 87 - e-mail : info@mmm.be